Deutscher Bundestag **Drucksache 17/9468**

17. Wahlperiode 27. 04. 2012

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Marieluise Beck (Bremen), Katrin Göring-Eckardt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/9298 –

Zustand des Ölterminals im Ostseehafen Ust-Luga

Vorbemerkung der Fragesteller

In der Nähe des russischen Hafenorts Ust-Luga bei St. Petersburg sind in den vergangenen Jahren mehrere Hafenterminals entstanden. Die Terminals 1 bis 3 sollen für die Abwicklung von Container-, Fähr- und Massengutverkehr dienen, die Terminals 4 und 5 für den Umschlag von Erdöl. Der Hafen von Ust-Luga soll mit einem geplanten Umschlag von 180 Mio. Tonnen jährlich einer der größten Hafenstandorte der Region und der größte Güterumschlagsplatz Russlands werden.

Zeitungsberichten zufolge (u. a. Kommersant-Money-Magazine) sind die gerade erst neu errichteten Hafenanlagen in einem sehr schlechten Zustand, von Einbruchstellen von über 17 Metern Tiefe wird berichtet, die nur notdürftig abgedichtet werden. Die Eröffnung wurde bereits mehrmals verschoben. Am 22. März 2012 ging der Hafen in einen „Testbetrieb“. Doch zu groß scheint die Gefahr eines maroden Ölhafens für die Umwelt sowie die Anrainerstaaten der Ostsee, vor allem Estland und Finnland.

1. Inwieweit hat die Bundesregierung Kenntnis vom Zustand der Ölumschlagsanlagen an den Terminals 4 und 5 im Hafen von Ust-Luga?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse, die über die in der internationalen Presse veröffentlichten hinausgehen, über den aktuellen Zustand der Ölumschlagsanlagen an den Terminals 4 und 5 vor.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie vom 26. April 2012 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Welche Bedeutung hat der gesamte Hafen von Ust-Luga für die deutschen Im- und Exporte von bzw. nach Russland (bitte Handelsvolumen in Euro angeben)?

Deutschland ist der zweitwichtigste Handelspartner für Russland. Insgesamt wurden 2010 Güter im Wert von 31,8 Mrd. Euro von Russland nach Deutschland exportiert und im Wert von 26,3 Mrd. Euro nach Russland geliefert. Beim Güterumschlag wird Russland im Zeitraum von 2010 bis 2030 ein Wachstum von 42 Prozent prognostiziert (Baltic Transport Outlook 2030). Vor diesem Hintergrund könnte die Bedeutung des Hafens Ust-Luga für deutsche Häfen zunehmen.

2011 wurden im Hafen Ust-Luga insgesamt 22 737 260,5 Tonnen verschiedener Güter und 133 837 Kraftfahrzeuge umgeschlagen.

Die Struktur des Güterumschlages setzte sich in den ersten neun Monaten des Jahres 2011 (Angaben der Hafenbetreibergesellschaft) wie folgt zusammen: ca. 60 Prozent Steinkohle und Koks, 27 Prozent Erdölprodukte, 5 Prozent Schwefel, 4 Prozent Fährgüter, 4 Prozent Stahl und Eisen.

3. Welcher Schiffsverkehr findet derzeit zwischen den deutschen Häfen und dem russischen Hafen Ust-Luga statt (bitte gesamt und nach deutschen Häfen sowie nach Güterarten aufschlüsseln)?

Hierzu wird auf die nachstehende Tabelle verwiesen:

Seeverkehr zwischen deutschen Häfen und Ust-Luga 2011

Hafen	Güterart	Menge in Tonnen Versand/Empfang
Berndshof	Roheisen und Stahl; Ferrolegierungen und Erzeugnisse der ersten Bearbeitung von Eisen und Stahl (ohne Rohre)	3 100
Bremen	Chemische und (natürliche) Düngemittelminerale	6 881
	Kohle	36 398
	Mahl- und Schälmühlenerzeugnisse; Stärke und Stärkeerzeugnisse; Futtermittel	6 783
	Zement, Kalk, gebrannter Gips	2 812
Bremerhaven	Erzeugnisse der Automobilindustrie	1 241
	Nicht identifizierbare Güter in Containern oder Wechselbehältern	33 882
Brunsbüttel	Kohle	142 300
Emden	Erzeugnisse der Automobilindustrie	42
	Roheisen und Stahl; Ferrolegierungen und Erzeugnisse der ersten Bearbeitung von Eisen und Stahl (ohne Rohre)	2 005
Hamburg	Kohle	281 258

Hafen	Güterart	Menge in Tonnen Versand/Empfang
Lübeck	Forstwirtschaftliche Erzeugnisse	2 662
	Mahl- und Schälmühlenerzeugnisse; Stärke und Stärkeerzeugnisse; Futtermittel	3 000
	Roheisen und Stahl; Ferrolegierungen und Erzeugnisse der ersten Bearbeitung von Eisen und Stahl (ohne Rohre)	25 322
	Stickstoffverbindungen und Düngemittel (ohne natürliche Düngemittel)	5 755
Nordenham	Kohle	628 526
Rendsburg	Roheisen und Stahl; Ferrolegierungen und Erzeugnisse der ersten Bearbeitung von Eisen und Stahl (ohne Rohre)	2 056
Rostock	Kohle	559 069
	Roheisen und Stahl; Ferrolegierungen und Erzeugnisse der ersten Bearbeitung von Eisen und Stahl (ohne Rohre)	31 297
	Sonstige Maschinen, Werkzeugmaschinen und Teile dafür	2 206
	Sonstige nicht identifizierbare Güter	808
Wilhelmshaven	Kohle	573 897
Wismar	Forstwirtschaftliche Erzeugnisse	18 961
	Roheisen und Stahl; Ferrolegierungen und Erzeugnisse der ersten Bearbeitung von Eisen und Stahl (ohne Rohre)	5 782
	Sonstige Abfälle und Sekundärrohstoffe	8 797
Insgesamt		2 384 849

Quelle: Statistisches Bundesamt

Es besteht eine Fährverbindung (Lkw/Kfz-Transport) zwischen Kiel–Sassnitz/Mukran (bei Bedarf)–Ust-Luga.

4. Liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor, welche Zielhäfen ab Ust-Luga zurzeit am häufigsten angesteuert werden?

   Welche Zielhäfen werden voraussichtlich nach offizieller Eröffnung in Zukunft von den Ölterminals 4 und 5 des Hafens angesteuert werden?

Die Bundesregierung hat keine Informationen, welche Zielhäfen am häufigsten von Ust-Luga aus angesteuert werden.

Der Hauptzielhafen für den Transport von Erdöl wird voraussichtlich Rotterdam werden.

5. Welche Bedeutung wird dem Hafen Ust-Luga seitens der Bundesregierung für die deutsche bzw. europäische Energieversorgung beigemessen, und wie begründet die Bundesregierung dies?

Über den weitgehend eisfreien Hafen von Ust-Luga wird derzeit nur russische Steinkohle bzw. Koks nach Deutschland geliefert. Mit der Fertigstellung der Erdölpipeline BTS-2 in 2013 können bis zu 30 Mio. Tonnen russisches Erdöl über den Hafen Ust-Luga nach Europa umgeschlagen werden. Der Hafen hat damit keine entscheidende Bedeutung für die Energieversorgung Deutschlands. Er trägt aber zur Diversifizierung der russischen Transportwege für Kohle und Erdöl nach Europa bei.

6. Auf welchen Wegen gelangt in Russland gefördertes Erdöl derzeit nach Deutschland bzw. ins restliche Europa?

Russland liefert Erdöl derzeit hauptsächlich über die verschiedenen baltischen Häfen sowie über den Hafen Novorossiysk und die Druschba-Pipeline nach Europa. Deutschland hat 2011 35,3 Mio. Tonnen Erdöl aus Russland bezogen; davon wurden 21,3 Mio. Tonnen über die Druschba geliefert und der Rest über andere Wege.

7. Ist der Bundesregierung bekannt, ob für das Ölterminal des Hafens Ust-Luga eine Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt worden ist, wie dies auch für die Terminals 1 bis 3 geschehen ist?

Die Bundesregierung hat keine Informationen über die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die Erdölterminals 4 und 5. Für die bereits in Betrieb genommenen Terminals des Hafens Ust-Luga und für den Anschluss der BTS-2 erfolgten Umweltverträglichkeitsprüfungen. Bisher wurde durch die zuständige russische Genehmigungsbehörde Rostechnadzor noch keine Betriebserlaubnis für die Terminals 4 und 5 erteilt. Derzeit läuft noch der Testbetrieb. Die Bundesregierung geht davon aus, dass Rostechnadzor die Genehmigung für die Inbetriebnahme nur nach Vorliegen der Freigabe durch die staatliche Umweltkommission Rosprirodnadzor erteilt.

8. Inwieweit betrachtet die Bundesregierung in Bezug auf den Bau der Ölterminals 4 und 5 des Hafens Ust-Luga die HELCOM-Empfehlung 17/3 als eingehalten?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, ob Russland die nach der HELCOM Empfehlung 17/3 (HELCOM = Kommission zur Durchführung des Helsinki-Übereinkommens über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebietes) erforderlichen Konsultationen vorgenommen hat bzw. den Staaten, die durch den Ausbau des Hafens Ust-Luga erheblich betroffen sind, Informationen hierzu hat zukommen lassen.

9. Welche grundsätzlichen Konsequenzen drohen einem Vertragsstaat bei Nichtbeachtung der HELCOM-Empfehlung 17/3?

HELCOM-Empfehlung 17/3 ist keine rechtlich verbindliche Regelung, so dass bei einem Verstoß keine rechtlichen Sanktionen drohen. Jedoch ist aufgrund von Erfahrungen in Bezug auf andere, in der Vergangenheit erstellte Bauwerke oder Installationen zu erwarten, dass politischer Druck zu einem Handeln bzw. zu Maßnahmen führen kann.

10. In welchen direkten Gesprächen bzw. in welchen Gremien wird die Bundesregierung versuchen, die russische Regierung zum Handeln bezüglich der Probleme am Ölhafen von Ust-Luga zu bewegen?

Die Bundesregierung wird das HELCOM-Sekretariat um Auskunft darüber bitten, ob und wenn ja welche Informationen dort zu möglichen Aktivitäten Russlands entsprechend der HELCOM-Empfehlung 17/3 bekannt sind, insbesondere ob die erforderlichen Konsultationen vorgenommen wurden bzw. den Staaten, die durch den Ausbau des Hafens Ust-Luga erheblich betroffen sind, Informationen hierzu zur Verfügung gestellt worden sind.

11. Inwieweit wird die Bundesregierung ihren derzeitigen Vorsitz im Ostseerat nutzen, um die Problematik des Hafens Ust-Luga zu thematisieren, und was wird sie diesbezüglich ihrem Nachfolger im Vorsitz des Ostseerats mit auf den Weg geben?

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, die Problematik im Ostseerat zu thematisieren.

Nachfolger im Vorsitz des Ostseerates ist die Russische Föderation.

12. Welche Investoren waren nach Kenntnissen der Bundesregierung beim Bau aller Terminals des Hafens Ust-Luga beteiligt?

Welche Rolle kam dabei der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung zu?

Der Hafen von Ust Luga umfasst derzeit elf einzelne Umschlagterminals. Am Bau einzelner Terminals waren im Zeitablauf unterschiedliche Investoren beteiligt. Für die folgenden Terminals sind die Investoren bekannt:

1. Terminal für den Umschlag von Kohle (12,5 Mio. Tonnen)
Investor: OAO „Ugolnaja Kompanija Kuzbassrasresugol“.
2. Terminal für den Umschlag von verschiedenen Gütern
Investor: UL Holding B. V.
3. Terminal für den Umschlag von technischem Schwefel
Investor: Interfinanz CA.
4. Fährhafen (Eisenbahn und Kfz)
Investor: Russische Föderation – FGUP Rosmorport.
5. Allgemeiner Umschlagkomplex Jug-2
Investor: Kompanija Ust Luga.
6. Terminal für den Umschlag von Holz
Investor: Kompanija Ust Luga.
7. Terminal für den Umschlag von Containern
Investor: OOO „Natzionalnaja Kontainernaja Kompanija“.
Eurogate ist mit 20 Prozent am Terminal beteiligt.
8. Terminal „Nowaja Gawan“ für den Umschlag von Kraftfahrzeugen
Investor: OOO „Gruppa Kompanija RTL“.
9. Terminal für den Umschlag von Erdölprodukten (25 Mio. Tonnen)
Investor: Gunvor.
10. Terminal für den Umschlag von Flüssigkeiten (30 Mio. Tonnen Erdöl)
Investor: Gunvor.

Die European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) hat sich am Terminal für den Umschlag von verschiedenen Gütern beteiligt. Hierfür wurde auch auf Forderung der EBRD eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Weitere Beteiligungen der EBRD sind nicht bekannt.

13. Wie kann nach Auffassung der Bundesregierung die akute Gefahr, die derzeit vom Hafen Ust-Luga für Umwelt und Ostseeanrainer ausgeht, gebannt werden?

Die Bundesregierung setzt darauf, dass der russische Staat seiner Verantwortung gerecht wird, und die zuständige Genehmigungsbehörde Rostechnadzor die Inbetriebnahme des Ölterminals erst nach Beseitigung aller aufgetretenen Schäden und einem erfolgreichen und sicherem Testbetrieb sowie unter Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften zum Umweltschutz genehmigt.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333